

## VLAAMSE OVERHEID

[C – 2024/001707]

**2 FEBRUARI 2024. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne en het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage, wat betreft de omlopen voor motorvoertuigen en vaartuigen**

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME  
VERSLAG AAN DE VLAAMSE REGERING

**A. Algemene toelichting**

## 1. Situering

Op basis van artikel 5.4.1 DABM stelt de Vlaamse Regering de algemene en sectorale milieuvorwaarden vast. Deze voorwaarden beogen het voorkomen en beperken van onaanvaardbare hinder en risico's die de betrokken inrichtingen en activiteiten kunnen veroorzaken. In voorkomend geval beogen ze tevens het ongedaan maken van de schade die de exploitatie van de inrichting of activiteit heeft toegebracht aan het milieu.

Het besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne, hierna titel II van het VLAREM bevat o.a. de algemene en sectorale voorwaarden die van toepassing zijn op ingedeelde inrichtingen of activiteiten. De algemene milieuvorwaarden gelden voor alle ingedeelde inrichtingen of activiteiten. De sectorale milieuvorwaarden gelden voor bepaalde types van ingedeelde inrichtingen of activiteiten.

Hoofdstuk 4.5 van titel II van het VLAREM handelt over de algemene milieuvorwaarden met betrekking tot de beheersing van de geluidshinder. De bepalingen van dat hoofdstuk bevatten o.a. geluidsnormen die bij de exploitatie van ingedeelde inrichtingen of activiteiten moeten worden gerespecteerd.

Bij besluit van de Vlaamse regering van 19 januari 1999 tot wijziging van titel II van het VLAREM werd, met ingang van 1 mei 1999, aan artikel 5.32.10.1. van titel II van het VLAREM een derde paragraaf toegevoegd die voorzorg in een uitzondering op deze algemene regeling. Deze sectorale bepaling is van toepassing op de inrichtingen bedoeld in subrubriek 32.9 van de indelingslijst<sup>1</sup>:

*“Tenzij anders vermeld in de milieuvergunning zijn de geluidsnormen, bedoeld in hoofdstuk 4.5, niet van toepassing op de inrichtingen bedoeld in § 1.*

*De exploitant treft de nodige maatregelen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken en vermeldt deze in een register. Ook de controle en de wijze van controle op de maatregelen wordt in het register vermeld. Naargelang van de omstandigheden en technologisch verantwoorde mogelijkheden volgens de huidige stand van de techniek wordt hierbij gebruik gemaakt van de oordeelkundige schikking van de geluidsbronnen, geluidarme installaties, geluidsisolatie en/of absorptie en/of afscherming”*

Hierdoor waren de tot 30 april 1999 algemeen geldende geluidsnormen van hoofdstuk 4.5 van VLAREM II principieel niet meer van toepassing op de inrichtingen bedoeld in subrubriek 32.9 van de indelingslijst.

De wijziging in 1999 kwam er omwille van de vaststelling dat men vergeten was van omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen uit het toepassingsgebied te laten van de algemeen geldende geluidsnormen, destijds geconcretiseerd in bijlage 2.2.1 'Milieukwaliteitsnormen en richtwaarden voor geluid in open lucht'. Deze normen waren hier namelijk niet voor bedoeld. Er werd in 1999 een bijlage 4.5.4. 'Richtwaarden voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen' ingevoerd.

Bij arrest van 8 februari 2021 met nr. 249.746 vernietigde de Raad van State het ministerieel besluit van 10 januari 2018, waarin onder bepaalde voorwaarden een milieuvergunning werd verleend voor het verder exploiteren en veranderen van een omloop voor motorvoertuigen.

Het ministerieel besluit van 10 januari 2018 stelde, steunend op artikel 5.32.10.1, § 3, VLAREM II, dat de geluidsnormen van hoofdstuk 4.5. VLAREM II niet van toepassing zijn voor de omloop. De Raad oordeelde echter dat uit geen enkel dossierstuk blijkt dat artikel 5.32.10.1 § 3, van VLAREM II, zoals ingevoegd door artikel 217 van het besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999, getoetst werd aan het standstill-beginsel van artikel 1.2.1, § 2 DABM. Om die reden werd artikel 5.32.10.1, § 3 van VLAREM II onwettig bevonden en op basis van artikel 159 van de Grondwet buiten toepassing gelaten.

Dit betekent echter niet dat dit artikel niet langer in de rechtsorde bestaat. Integendeel, het is tot op heden nog steeds van kracht. Aan de door de Raad van State vastgestelde onwettigheid dient evenwel een remediëring te komen.

De huidige situatie veroorzaakt immers rechtsonzekerheid vermits de motieven die ingeroepen werden in de recente rechtspraak kunnen worden aangehaald om vergunningsaanvragen te betwisten. Om deze rechtsonzekerheid weg te nemen enerzijds en om schade aan het milieu door illegale omlopen en wildcrossen te voorkomen anderzijds (igv gebrek aan normen), is een ingrijpen van de Vlaamse Regering nodig. Een duidelijk rechtskader is nodig in functie van de vergunningverlening van de omlopen voor motorvoertuigen.

## 2. Probleemstelling en doelstelling van het wijzigingsbesluit

Aanvankelijk was het de bedoeling om aan deze rechtsonzekerheid te remediëren via een wijzigingsbesluit van de sectorale milieuvorwaarden van titel II van het VLAREM, waarbij specifieke sectorale normen zouden worden vastgesteld mits de opmaak van een plan-MER. Het Departement Omgeving schreef hiervoor een opdracht uit met de titel "Plan-MER sectorale voorwaarde inzake omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen met verbrandingsmotor". Deze overheidsopdracht werd tot tweemaal toe in de markt gezet, evenwel zonder succes.

Op 10 november 2021 werd een onderhandelingsprocedure zonder voorafgaande bekendmaking aangevat, gekend onder het besteknummer "OMG\_BJO\_2021\_E-07 d.d. 10/11/2021". Deze werd verstuurd naar een zestal studiebuureaus. Op 6 december 2021 vond de opening van de offertes plaats. Er werden geen offertes ingediend.

De opmaak van een plan-MER voor deze problematiek blijkt een zeer hoge complexiteit in te houden, zowel inhoudelijk als juridisch. Omwille van deze complexiteit werden de inhoud van de opdracht en de bijhorende tijdsbesteding en raming aangepast. Bovendien werd naast de opmaak van het plan-MER een tweede perceel voorzien voor ondersteuning door een juridisch expert. De plaatsingsprocedure werd gewijzigd naar een vereenvoudigde onderhandelingsprocedure met voorafgaande bekendmaking.

De tweede opdracht werd gepubliceerd van 30/06/2022 tot 15/09/2022, onder het besteknummer "OMG\_BJO\_2022\_007".

De tweede publicatie van de overheidsopdracht heeft wederom geen inschrijver voor de opmaak van het plan-MER opgeleverd. Uit navraag bij erkende MER-deskundigen geluid blijkt dat het gebrek aan interesse om in te schrijven voor deze onderzoeksopdracht voornamelijk te wijten is aan de hoge moeilijkheidsgraad van dit onderzoek. Een onderzoek naar mogelijke aanzienlijke milieu-impact op strategisch plan-niveau voor heel grondgebied Vlaanderen blijkt moeilijk haalbaar vermits de geluidsimpact afhangt van vele lokale variabelen en van de soorten motoren.

Om toch een oplossing te bieden voor de problematiek wordt ervoor geopteerd om géén globale oplossing meer uit te werken, maar wel om de mogelijkheid te voorzien opdat voor ieder individueel project specifieke geluidso oplossingen kunnen worden bedacht. Hierbij komt de klemtoon te liggen op het in beeld brengen van de specifieke milieu-impact op lokaal niveau en het zoeken naar gepaste concrete milderende maatregelen i.k.v. de vergunningsaanvraag. Derhalve zullen geen specifieke sectorale normen (waarvan de opmaak praktisch onmogelijk bleek) in titel II van het VLAREM worden opgenomen, maar wordt de mogelijkheid geboden om specifieke geluidsnormen vast te stellen voor individuele (permanente) projecten via een bijstelling van de voorwaarden of een vergunningsaanvraag, desgevallend inclusief de opmaak van een project-MER. Dit enerzijds via wijziging van het project-MER besluit (2004) en alsook een wijziging van artikel 5.32.10.1, § 3, van titel II van het VLAREM. Op die manier wordt ook tegemoet gekomen aan de bezorgdheden van buurtbewoners en de leefbaarheid van de omgeving van omlopen opvangen door de beoordeling op project-niveau case by case te laten uitvoeren.

De Vlaamse Regering stelt met dit wijzigingsbesluit volgende oplossing voor **permanente** omlopen van motorvoertuigen en motorvaartuigen (rubriek 32.9, 3<sup>o</sup> en 4<sup>o</sup> indelingslijst bijlage VLAREM II) :

a. **wijziging** van de project-MER-plicht: verschuiving van categorie 11 a) van bijlage II/III naar bijlage I via aanpassing MER-besluit 2004 m.a.g. geen ontheffing meer mogelijk en ook geen mogelijkheid tot screening;

b. **doelstelling**: grondige beoordeling van de activiteit in zijn lokale omgeving via het project-MER, waarbij rekening gehouden wordt met het type van de concrete omloop en voertuigen, aantal exploitatiedagen en waarbij de impact op bewoning/natuur in de buurt concreet onderzocht wordt.

De indelingslijst blijft ongewijzigd wat betreft de tijdelijke omlopen van motorvoertuigen en motorvaartuigen (rubriek 32.9, 1<sup>o</sup> en 2<sup>o</sup> indelingslijst bijlage 1 VLAREM II) en blijven deze losgekoppeld van enige project-MER-plicht (enkel permanente omlopen zijn project-MER-plichtig (rubriek 11, a) bijlage II/III project-m.e.r.-besluit (2004)). Dit omdat aanzienlijke effecten niet verwacht worden wegens beperkt aantal exploitatiedagen.

### **Artikelsgewijze bespreking**

#### **Hoofdstuk 1. — Wijzigingen van titel II van het VLAREM**

##### **Artikel 1**

Als antwoord op het arrest van de Raad van State van 8 februari 2021, zoals hierboven reeds aangehaald, wordt met dit artikel de uitzonderingsregel in § 3 van artikel 5.32.10.1 van titel II van het VLAREM opgeheven en worden de algemene geluidsnormen van hoofdstuk 4.5. van titel II van het VLAREM in principe van toepassing. Volgens de Raad van State werd in 1999 onvoldoende gemotiveerd waarom deze afwijkingsregeling wel verenigbaar zou zijn met het standstill-beginsel. Doordat deze uitzonderingsregeling principieel wordt afgeschaft voor vergunningsplichtige activiteiten, wordt tegemoet gekomen aan de opmerkingen terzake.

De nieuwe regeling voorziet dat desgevallend in het kader van de individuele beoordeling van een vergunning kan worden afgeweken van deze normen. Deze eventuele afwijking zal enkel kunnen plaatsvinden op grond van een beoordeling van de milieueffecten (i.h.k.v. bijvoorbeeld een procedure tot bijstelling van de bijzondere voorwaarden). Dit individueel onderzoek garandeert dat er geen (aanzienlijke) milieueffecten zullen optreden bij de (vergunde) uitbating van een omloop. Van enige schending van het standstill-beginsel is dus geen sprake, wel in tegendeel wordt met deze regeling geredigeerd aan de opmerkingen dienaangaande in het aangehaalde arrest van de Raad van State.

Voor zover er door dit wijzigingsbesluit al sprake zou zijn van enige achteruitgang van het milieu (*quod non*), is er in ieder geval geen sprake van een aanzienlijke achteruitgang van het milieu.

De toets aan het standstill-beginsel veronderstelt volgens de Raad een vergelijking tussen de situatie van de grondwettelijk beschermde personen onder het nieuwe/toekomstige en onder het oude/huidige milieubeleid, waarbij het bestaande beschermingsniveau en het beschermingsniveau dat het nieuwe milieubeleid biedt, moet worden vergeleken.

Voorafgaand aan de inwerkingtreding van titel II van het VLAREM bestond reeds een specifieke regeling voor motorvoertuigen in uitvoering van de Wet van 18 juli 1973 betreffende de bestrijding van de geluidshinder, met name het koninklijk besluit van 10 juni 1976 houdende maatregelen tot inrichting van wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen (opgeheven voor het Vlaamse Gewest op 1 september 1991), dat weliswaar onwettig werd bevonden door het Hof van Cassatie omdat het een wettelijke bevoegdheidsregel zou hebben miskend (m.n. omdat het niet voorgedragen werd aan de Minister van Verkeerswezen). Het koninklijk besluit voorzag in afstandsregels en technische vereisten voor crossmotors:

\* Artikel 3, § 2: de activiteiten op permanent gebruikte omlopen of terreinen die gelegen zijn op minder dan 500 m van de rand van o.a. natuurreservaat zijn verboden of conform artikel 4, § 2 op minder dan 300 meter indien de motorvoertuigen voldoen aan o.a. de bepalingen van de reglementering inzake de technisch eisen waaraan de bromfietsen, de motorfietsen en hun aanhangwagens moeten voldoen.

\* Artikel 4bis: de activiteiten op permanent gebruikte omlopen of terreinen, die gelegen zijn op minder dan vijfenzeventig meter van een woning, die niet de woning van de uitbater van de omloop of het terrein is, zijn verboden;

Verder kan in dit verband ook worden verwezen naar het eerdere koninklijk besluit van 27 maart 1974 houdende maatregelen tot inrichting van wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen (B.S., 6 april 1974) en het latere besluit van de Vlaamse Regering van 16 maart 1983 houdende aanvulling van het K.B. 10 juni 1976 houdende maatregelen tot inrichting van wedstrijden, test- en oefenritten met motorvoertuigen met bijzondere bepalingen eigen aan het Vlaamse Gewest (B.S., 21 mei 1983).

Bovendien bestonden talrijke individuele regelingen, wat ook blijkt uit de Terlamenrechtspraak. Deze eerdere regelgeving voor de geluidsimpact van motorcross stemt overeen met de regeling die ingevolge hoger vermelde wijziging van het besluit van 19 januari 1999 werd ingevoerd. Het is dus niet zo dat op deze sector de algemene geluidsnormen steeds van toepassing waren en dat plots door artikel 217 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 1999 tot wijziging van VLAREM II alle waarborgen zijn weggefallen.

Bovendien voorzag titel II van het VLAREM bij zijn inwerkingtreding op 1 augustus 1995 een overgangstermijn in artikel 4.5.4.1 *‘Het specifiek geluid van de bestaande inrichtingen moet uiterlijk binnen een termijn van 3 jaar vanaf de datum van de inwerking treden van dit besluit voldoen aan de bepalingen van de §§ 3 en 4 dit artikel’*. Binnen deze termijn startte de vergunningverlenende overheid een verduidelijkende wijziging van titel II van het VLAREM op om, net als in het verleden, voor o.a. omlopen voor motorvoertuigen en -vaartuigen gelijkaardige uitzonderingen te voorzien op de algemene geluidsnormen.

In de rechtspraak definieert het Grondwettelijk Hof het standstill-beginsel uit artikel 23 Gw. (GwH arresten nrs. 135/2006, 137/2006, 145/2006, 87/2007, 114/2008, 121/2008, 94/2010, 113/2010, 2/2011 en 22/2011):

*“Die bepaling bevat een standstill-verplichting die de bevoegde wetgever verbiedt het door de toepasselijke wetgeving geboden beschermingsniveau aanzienlijk te verminderen zonder dat daartoe redenen van algemeen belang bestaan”*.

Volgens het Grondwettelijk Hof is een vermindering van het geboden beschermingsniveau dus niet toegestaan in zoverre er sprake is van een aanzienlijke vermindering.

Zoals reeds eerder aangehaald wordt de MER-plicht aangescherpt voor permanente omlopen (zie artikelsgewijze bespreking bij artikel 3 t.e.m. 5). De hinder van tijdelijke omlopen is vanzelfsprekend niet van dienzelfde aard als deze van de permanente omlopen en zijn uit hun aard van tijdelijke aard. Om die reden blijven zij losgekoppeld van enige MER-plicht of vergunningsplicht.

De meeste bestaande *permanente* omlopen werden bovendien op vandaag onderworpen aan een project-MER. De milieueffecten werden in kaart gebracht en nadien bij het verlenen van de vergunning in concreto beoordeeld.

In haar advies van 8 januari 2024 nr. 75.050/16 stelt de Raad van State de vraag of met de zinsnede *“de geluidsnormen, vermeld in hoofdstuk 4.5,”* in de nieuwe aangepaste § 3, van artikel 5.32.10.1, van titel II van het VLAREM ook de algemeen geldende geluidsnormen, geconcretiseerd in bijlage 2.2.1 *‘Milieukwaliteitsnormen en richtwaarden voor geluid in open lucht’*, worden bedoeld.

Paragraaf 3 van artikel 5.32.10.1 heeft enkel betrekking op de algemene milieuvoorwaarden voor ingedeelde inrichtingen betreffende de beheersing van geluidshinder vermeld in hoofdstuk 4.5. Dit zijn dus niet de milieukwaliteitsnormen vermeld in hoofdstuk 2.2. van titel II van het VLAREM *‘Milieukwaliteitsnormen voor geluid en beleidstaken ter zake’*. De in hoofdstuk 2.2. vastgestelde milieukwaliteitsnormen worden door de overheid gehanteerd bij het plannen en bij het realiseren van haar beleid. (art.2.1.2. titel II van het VLAREM). Vergunningen worden dus niet verleend op basis van de milieukwaliteitsnormen maar wel op basis van de geluidsvoorwaarden voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen van hoofdstuk 4.5.

Doch is een aftoetsing aan de milieukwaliteitsnormen wel degelijk een onderdeel van een project-MER, zo zijn veel beoordelingskaders binnen project-MER daar bijvoorbeeld op gebaseerd voor bepaalde effectgroepen zoals ook bv. in het beoordelingskader geluid worden de milieukwaliteitsnormen in rekening gebracht.

Het is ook zo dat een project-MER meer is dan een aftoetsing aan de VLAREM-normen – door de milieukwaliteitsnorm in rekening te brengen, wordt de gebruiksruimte in de omgeving mee in rekening gebracht en wordt zo bepaald hoe groot een effect is.

Tijdelijke en niet vergunningsplichtige omlopen, zoals eerder aangehaald, blijven de indeling als klasse 3 behouden in punt 1° van subrubriek 32.9 van de indelingslijst van bijlage 1 bij titel II van het VLAREM. Deze betreft de ééndagswedstrijden die jaarlijks worden georganiseerd. Op dergelijke locaties zijn er op jaarbasis slechts een beperkt aantal activiteiten. Volgens rubriek 32.9.c) bijvoorbeeld kan een wedstrijd maximaal gespreid zijn over 2 aaneensluitende kalenderdagen. Bijhorende oefenritten op andere dagen zijn gespreid over maximaal 3 dagen. In de meeste gevallen zijn er op een locatie op jaarbasis slechts activiteiten op 2 dagen en maximaal op 5 dagen. Dergelijke activiteiten hebben dus in beginsel minimale impact en zijn beperkt in de tijd. Door de zeer beperkte duur van deze activiteiten kan er geen sprake zijn van een aanzienlijke achteruitgang van het beschermingsniveau.

Omwille van het belang van deze ééndagswedstrijden, werd de VLAREM wetgeving in 2014 net versoepeld om deze ééndagswedstrijden meer mogelijkheden te geven (in concreto: meer trainingsdagen voor- en na de wedstrijd werden mogelijk gemaakt). Dit gebeurde juist omdat duidelijk werd dat er geen bijkomende omlopen gevonden werden. De aanpassing werd bewust beperkt gehouden teneinde rustverstoring voor omwonenden te beperken.

In het verslag aan de Vlaamse regering bij het besluit van 16 mei 2014 waarmee art. 5.32.10.4 van VLAREM II werd gewijzigd, werd het als volgt verwoord: *“Dit artikel wijzigt artikel 5.32.10.4 van titel II van het VLAREM om mogelijk te maken dat er kan getraind worden op crossterreinen in de namiddag van 13 uur tot 18 uur (punten 1° en 3°) en op zon- en feestdagen van 9 uur tot 20 uur (punt 2°). Deze periode wordt bewust beperkt gehouden teneinde de rust van de omwonenden van crossterreinen niet te verstoren.”*

Het zou dus contradictorisch zijn om dit nu opnieuw te verstrengen door de klasse 3 indeling te veranderen naar klasse 2. Bovendien zouden de gevolgen buiten proportie zijn met het doel voor ogen gezien het tijdelijk karakter van de ééndagswedstrijden.

De organisatie van zo’n ééndagswedstrijden gebeurt meestal door lokale sportclubs. Administratief en financieel is er een grote impact voor deze organiserende sportclubs indien hier nu een vergunningsplicht zou gelden. Het onderzoek van potentiële milieueffecten zal moeten onderbouwd worden met eventueel studies. Dergelijke clubs draaien op vrijwilligers zonder ervaring inzake dergelijke complexe vergunningsprocedures. De clubs kunnen zo’n kosten niet dragen. Dit kan ook gepaard gaan met zowel administratieve als gerechtelijke beroepsprocedures.

Dit kan tot gevolg hebben dat heel wat organisatoren de handdoek in de ring gooien, niet om redenen dat het juridisch niet haalbaar is maar omdat het administratief en financieel niet te dragen is en de lange procedures een sterk ontmoedigend effect hebben.

Voorliggend besluit voorziet ook in een aantal overgangsbepalingen, zie bespreking artikel 6 en 7.

## Artikel 2

Dit artikel beoogt een wijziging van indelingsrubriek 32.9. van de indelingslijst van bijlage 1 bij titel II van het VLAREM betreffende omlopen voor wedstrijden, test- en oefenritten, of test- en oefenvaarten, met motorvoertuigen of motorvaartuigen, met verbrandingsmotor, met inbegrip van recreatief gebruik, alsook van waterskiën andere dan vermeld in rubriek 32.8.2, in andere zones dan zeebadzones, niet volledig gelegen op de openbare weg of op openbare waterwegen.

De beoogde wijziging heeft tot doel om rubriek 32.9, in het bijzonder punt 4°, in overeenstemming te brengen met de beoogde wijzigingen van bijlage I t.e.m. III van het project-MER-besluit in artikel 3 t.e.m. 5 van voorliggend besluit. Zie bespreking artikel 3 t.e.m. 5.

## Hoofdstuk 2. — Wijzigingen van besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 houdende vaststelling van de categorieën van projecten onderworpen aan milieueffectrapportage

### Artikel 3 t.e.m. 5

Deze artikelen beogen respectievelijk wijzigingen aan bijlage I t.e.m. III van het project-MER-besluit. Zoals reeds eerder aangegeven, wordt de project-MER-plicht voor permanente omlopen voor motorvoertuigen aangescherpt door een algemene MER-plicht in te stellen voor alle permanente omlopen die individuele beoordeling van de milieueffecten moet garanderen.

Dientengevolge worden de bestaande rubrieken 11 a) van bijlage II en III opgeheven en wordt een nieuwe rubriek opgenomen in bijlage I bij het project-MER-besluit dat luidt als volgt "29. Permanente race -en testbanen voor gemotoriseerde voertuigen".

Op deze manier wordt dus voorzien dat voor de permanente ingedeelde inrichtingen en/of activiteiten van indelingsrubriek 32.9, 3° en 4° van de indelingslijst van bijlage 1 bij titel II van het VLAREM steeds een MER moet worden opgemaakt bij aanvragen betreffende dergelijke projecten. Dit biedt de garantie voor de omgeving en het leefmilieu dat een grondige beoordeling van de activiteit in zijn lokale omgeving via het project-MER zal gebeuren, waarbij rekening gehouden wordt met het type van de concrete omloop en voertuigen, aantal exploitatiedagen en waarbij de impact op bewoning/natuur in de buurt concreet onderzocht wordt.

M.a.w. kunnen dan problemen project specifiek in kaart worden gebracht en een kader met maatregelen die dan in het project-MER worden uitgewerkt en beoordeeld. In artikel 5.32.10.1, § 3, tweede lid, staan de nodige kapstukken voor de uitwerking van maatregelen in het project-MER om gepaste voorwaarden/maatregelen uit te werken in het project-MER/vergunning om de vaststelling van de nodige maatregelen om de geluidsproductie aan de bron en de geluidsoverdracht naar de omgeving te beperken.

## Hoofdstuk 3. — Slotbepalingen

### Artikel 6 en 7

De wijzigingen opgenomen in dit besluit zullen onmiddellijk van toepassing zijn op zowel bestaande als voor nieuwe inrichtingen die onder de indelingsrubriek 32.9 vallen van de indelingslijst in bijlage I bij titel II van het VLAREM.

Dit heeft tot gevolg dat er strengere voorwaarden van toepassing zijn op de reeds vergunde en bestaande omlopen. Om die de nodige tijd te geven om ofwel enerzijds te voldoen aan de vooropgestelde normen ofwel een afwijking hierop aan te vragen en te bekomen, dient dit besluit in een overgangstermijn te voorzien. Er wordt ervoor gekozen om een overgangstermijn van ongeveer 3 jaar voorop te stellen. Op die manier is het mogelijk voor exploitanten van bestaande en vergunde ingedeelde inrichtingen of activiteiten een bijstelling van de voorwaarden met verzoek tot afwijking van de geluidsnormen van 4.5. aan te vragen bij de bevoegde overheid. De termijn van 3 jaar is ook op vraag van de SARC met haar advies van 15 september 2023.

Het gewijzigde tweede lid van § 3 van artikel 5.32.10.1. van titel II van het VLAREM met wijzigingsartikel 1 van voorliggend besluit verandert weinig t.o.v. de huidige bewoording die reeds sinds 1 mei 1999 van toepassing is voor ingedeelde inrichtingen van rubriek 32.9. De verwijzing naar het project-MER werd toegevoegd omdat in de gevallen waarin een project-MER zou zijn opgemaakt dan zijn die gegevens uit het tweede lid van paragraaf 3 in principe reeds voor de hand liggend in het project-MER. Om die reden wordt hiernaar verwezen, voor de exploitant is dit dus efficiënt hergebruik van gegevens. Dit betekent echter niet dat daarvoor nu een nieuwe project-MER zou moeten worden opgemaakt. Voor bestaande en vergunde inrichtingen waarvoor reeds een project-MER werd opgemaakt dient er geen nieuwe project-MER te worden opgemaakt naar aanleiding van de inwerkingtreding van voorliggend wijzigingsbesluit.

Op de lopende of hangende omgevingsvergunningsaanvragen of meldingen die werden ingediend vóór de inwerkingtreding van dit besluit is er geen invloed. Deze worden afgehandeld conform de bepalingen die van toepassing waren op het moment van het indienen van de aanvraag of de melding. De verantwoordelijkheid ligt dan bij de vergunningsaanvrager of exploitant zelf om te voldoen aan de nieuwe bepalingen zoals voorgelegd in huidig wijzigingsbesluit. Omlopen die een rubriekswijziging ondergaan door de wijziging van de indelingslijst uit artikel 2 van dit besluit zullen dan onder de toepassing vallen artikel 51 van het Omgevingsvergunningendecreet en artikel 11, 1°, c) van het Omgevingsvergunningenbesluit. Permanente omlopen die dan moeten voldoen aan de strengere milieuvorwaarden uit titel II van het VLAREM hebben de mogelijkheid om een afwijking van artikel 5.32.10.1., § 1 VLAREM II aan te vragen via een bijstelling van de voorwaarden.

Voor de nieuwe inrichtingen zijn geen bepalingen voorzien, dat wil dus zeggen dat het besluit bij inwerkingtreding meteen van toepassing is voor de nieuwe inrichtingen die onder de indelingsrubriek 32.9 vallen van de indelingslijst in bijlage I bij titel II van het VLAREM.

### Artikel 8

Dit artikel stelt de delegatie vast aan de Vlaamse Regering om de inwerkingtreding te voorzien ten laatste op 1 januari 2027. Deze datum sluit aan op de voorzien overgangstermijn in artikel 6 en 7.

### Artikel 9

Dit artikel stelt de klassieke slotbepaling vast.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

J. JAMBON

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme

Z. DEMIR

Nota

1 "Omloop voor wedstrijden, test- en oefenritten, of test- en oefenvaarten, met motorvoertuigen of motorvaartuigen, met verbrandingsmotor, met inbegrip van recreatief gebruik, alsook van waterskiën andere dan vermeld in rubriek 32.8.2, in andere zones dan zeebadzones, niet volledig gelegen op de openbare weg of op openbare waterwegen [...]".